VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 64)
z dnia 27 września 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 64)

27 września 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek obrad:

- sprawy różne,

- informacja Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Ministra Rozwoju Regionalnego o projektach infrastrukturalnych w nowej perspektywie finansowej Unii Europejskiej 2014-2020.

W posiedzeniu udział wzięli: **Patrycja Wolińska-Bartkiewicz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Piotr Żuber** dyrektor Departamentu Koordynacji Polityki Strukturalnej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego i **Artur Kawaler** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Narodowej Ministerstwa Finansów.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel i Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Witam wszystkich bardzo serdecznie na dzisiejszym posiedzeniu, które dotyczy informacji Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Ministra Rozwoju Regionalnego o projektach infrastrukturalnych w nowej perspektywie finansowej Unii Europejskiej 2014-2020. Czy ktoś z pań i panów posłów ma uwagi do porządku dzisiejszego posiedzenia? Nie ma uwag. Dziękuję bardzo.

Witam wszystkich naszych gości, panią minister Wolińską-Bartkiewicz, bardzo nam miło, przedstawicieli Ministerstwa Rozwoju Regionalnego i wszystkich naszych gości.

Skoro ma być informacja Ministra Transportu, to oddajemy głos pani minister, proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Przepraszam jeszcze. Moje niedopatrzenie, przepraszam. Zostało do nas skierowane przedłożenie rządowe dotyczące zmiany ustawy – Prawo lotnicze (to jest druk nr 739) z terminem przygotowania sprawozdania do dnia 12 października bieżącego roku. Mam taką propozycję i prośbę do wszystkich pań i panów posłów, abyśmy – bo dzisiaj mamy posiedzenie Komisji razem z komisją administracji o godz. 18.00 … Ta nowelizacja wymaga szczegółowej analizy, więc trzeba powołać podkomisję lub podjąć decyzję, że podkomisja stała będzie rozpracowywać ten projekt. Mam propozycję, abyśmy po tym spotkaniu z komisją administracji odbyli krótkie posiedzenie poświęcone pierwszemu czytaniu i powołaniu podkomisji. Proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Jest to specyficzna dziedzina i dosyć długo grupa naszych posłów zajmowała się niedawno Prawem lotniczym. … Tak samo trudna ustawa … W moim przekonaniu to ci sami posłowie powinni tą tematyką się zająć, ponieważ jak nowi zaczną wchodzić w tematykę Prawa lotniczego, to ten krótki termin, do 12 maja, nie będzie do dotrzymania, bo dużo

pytań, dużo wchodzenia w problematykę, a tak, to mamy tych, którzy są w to wdrożeni. Ten sam zespół, w moim przekonaniu, powinien się tym zająć.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Znaczy, idealnie tego zespołu nie da się odtworzyć z wiadomych powodów, bo nie wszyscy, którzy byli w tej podkomisji, nawet przewodniczący tej podkomisji, są jeszcze posłami. Ale, oczywiście, możemy to lekko uzupełnić. Sugestia jest zasadna. Rozumiem, że idziemy w kierunku powołania podkomisji nadzwyczajnej. I dobrze. Prosiłbym, żeby wszystkie kluby się nad tym zastanowiły, a te, które miały reprezentantów w tamtej podkomisji, zgodnie z sugestią pana przewodniczącego, żeby wyznaczyły tych samych posłów – lepiej się będzie pracować. Ale rozumiem, że jest akceptacja co do tego nowego posiedzenia w dniu dzisiejszym? Jest. Dziękuję bardzo. Proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie przewodniczący, szanowne panie posłanki, szanowni panowie posłowie, Wysoka Komisjo, szanowni goście! Oczywiście, temat nowej perspektywy finansowej na lata 2014-2020 jest w tej chwili bardzo żywo dyskutowany i bardzo poważnie traktowany w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, ponieważ jest to kolejna szansa dla poprawy infrastruktury w Polsce – narzędzie do zrealizowania i wykorzystania. Niemniej jednak musimy popatrzeć na doświadczenia, które płyną z poprzednich perspektyw. Cel i priorytet, jaki przyświeca ministerstwu transportu w tym zakresie i, myślę, że Ministerstwu Rozwoju Regionalnego, które jest odpowiedzialne w rządzie za negocjacje wszystkich dokumentów i do określenia kształtu, jak będzie wyglądała nowa perspektywa – mogę powiedzieć z całym sercem, że są to tematy żywo dyskutowane i bardzo poważnie traktowane. Nie chcemy popełnić błędów. Chcemy się uczyć na doświadczeniach płynących z tej perspektywy, głównie z perspektywy 2007-2013, ale również z programów wdrażanych przed akcesją albo tuż po akcesji.

Chciałabym tylko państwu powiedzieć, bo w informacji przesłanej do Wysokiej Komisji są opisane główne kwestie, które dzisiaj są przedmiotem analiz i dyskusji i są wstępnymi założeniami, ponieważ żadne dokumenty na szczeblu Unii Europejskiej nie zostały jeszcze przyjęte i jak będzie to wyglądało, jaka będzie terminologia, jak będzie wyglądała ta nowa perspektywa finansowa. Mamy nadzieję, że 22 listopada, kiedy odbędzie się szczyt Unii w zakresie ustalenia ram finansowych, dowiemy się w końcu, jakie będziemy mieli do dyspozycji środki. Państwo dobrze wiecie, że w tym zakresie toczy się duża dyskusja.

Niemniej jednak w ramach prac nad kształtem, jakbyśmy my widzieli przyszły program operacyjny czy przyszłe wdrażanie projektów nowej perspektywie. Zebraliśmy wszystkie potrzeby we wszystkich sektorach, we wszystkich gałęziach transportu. Te potrzeby są określone dzisiaj na kwotę około 280.000.000 tys. zł. Takich pieniędzy nie będziemy mieli w najbliższych latach, dlatego postanowiliśmy… Zresztą to się wpisuje dokładnie w to, czego od nas wymaga Komisja Europejska we wdrażaniu tego programu, który jest jeszcze dzisiaj, czyli pełnego – zabrakło mi słowa, przepraszam – ale pełnej odpowiedzialności i pełnej przejrzystości w wyznaczaniu priorytetów i tych projektów, które finansujemy w styku z potrzebami naszego kraju w zakresie transportu. To znaczy, że musimy sfinansować ze środków europejskich te projekty, które są nam niezwykle potrzebne, najbardziej potrzebne, żeby nie było więcej takich sytuacji, że finansujemy coś, bo mamy na przykład dokumentację przygotowaną gdzieś kiedyś, bo ktoś przygotował wcześniej, albo że są pieniądze do wykorzystania. Z tego podejścia musimy zrezygnować. Dlatego też w resorcie trwają prace nad dokumentem implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu, która lada moment, mam nadzieję, zostanie przyjęta przez Radę Ministrów, ponieważ w ostatni wtorek została przyjęta Strategia Rozwoju Kraju do roku 2020, która jest tym dokumentem, który wyznacza kierunki dla poszczególnych sektorów polskiej gospodarki, w tym również dla Strategii Rozwoju Transportu. Ona jest gotowa, niemniej jednak, jak każda strategia, jest to dokument, który określa misję, wizję i cele na lata przyszłe, do roku 2030. Dokument implementacyjny, po pierwsze, wypełnia tak zwaną warunkowość *ex ante*, która jest w dokumentach, projektach dokumentów przygotowanych jako rozporządzenia ogólne do wdrażania nowej

perspektywy na lata 2014-2020. Oznacza to, że bez posiadania pewnych planów strategii nie będziemy mogli korzystać ze wsparcia w tych sektorach. W ramach warunkowości *ex ante* musimy mieć takie plany dla sektora drogowego i sektora kolejowego. To jest wyznaczone w dokumentach, które jeszcze nie są oficjalnie przyjęte, ale myślę, że w tym zakresie się nic nie zmieni.

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, patrząc na kłopoty, które mieliśmy chociażby z *masterplanem* kolejowym lub dokumentem implementacyjnym do *masterplanu*, wyznaczyło nam bardzo sztywne terminy. Mam nadzieję, że te terminy uda nam się wdrożyć. One, te terminy są narzucone wewnątrz rządu pewną samodyscypliną, żebyśmy poważnie podeszli do tematu, niemniej jednak projekty rozporządzeń dają dłuższy termin. To tylko tak gwoli wyjaśnienia, jakby kiedyś było pytanie, dlaczego jednak tych dokumentów nie ma do połowy 2013 r. Dokumenty mówią o końcu 2014. Mamy taki termin do spełnienia, do wypełnienia warunków *ex ante*, czyli do przygotowania tych planów.

Patrząc na doświadczenia z wdrażania głównie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, zderzając te doświadczenia z potrzebami, które tak, jak wspomniałam wcześniej, oszacowaliśmy na około 280.000.000 tys. zł, musimy, jesteśmy, mamy obowiązek tworzenia takiego planu, takiego usystematyzowania, spriorytetyzowania inwestycji, które będziemy chcieli finansować w pierwszej kolejności i z udziałem środków unijnych, lecz nie tylko, i w dokumencie implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu, który obecnie przygotowujemy, będą określone inwestycje. W każdej gałęzi transportu, którą chcemy wspierać, będą określone te inwestycje, które z punktu widzenia celów rozwoju naszej gospodarki i sieci transportowej są priorytetowe.

Żeby to zrobić ustaliliśmy kryteria wyboru projektów, żeby uzasadnić obiektywnie potrzebę tych, a nie innych projektów, żeby nie było sytuacji takiej, hipotetycznie mówię, że będziemy mieli dyskusję, czy ten projekt jest ważniejszy od innego projektu w innym końcu Polski lub w innym miejscu tak, jak to często bywa do tej pory. Kryteria ogólne będą oparte na bardzo obiektywnych czynnikach, takich mierzalnych, udokumentowanych chociażby takich, jak: przepustowość infrastruktury, potrzeby społeczne i według tych kryteriów, które lada moment – one są już gotowe w resorcie – lada moment kierownictwo Ministerstwa zaakceptuje. Oczywiście, dokument implementacyjny tak, jak każdy dokument tego typu, będzie poddawany konsultacjom społecznym, ocenie oddziaływania na środowisko, strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko, bo do tego jesteśmy zobowiązani. I, oczywiście, nad nim będzie się odbywała dyskusja. Niemniej jednak celem i priorytetem naszego resortu jest to, żeby ustalić, żeby te kryteria były tak obiektywne, żeby nikt nie miał wątpliwości albo, żeby te wątpliwości w razie powstawania tych wątpliwości można było precyzyjnie i na podstawie liczb i dokumentów (podobno liczby nie kłamią) określić, że rzeczywiście te inwestycje, które wybraliśmy i które traktujemy priorytetowo, były realizowane z udziałem wsparcia z funduszy w perspektywie 2014-2020.

Przewidujemy tak, jak to też jest szeroko komentowane w mediach, że będziemy mieli do dyspozycji budżet na podobnym poziomie jak dotychczas. Szacuje się, że około jedna trzecia funduszy dostępnych dla Polski w perspektywie 2014-2020 będzie dostępna właśnie do wykorzystania w sektorze transportu.

Tutaj chciałbym jeszcze powiedzieć, że jeżeli popatrzymy na cele tematyczne, które wybrane są do wspierania w perspektywie 2014-2020, cel tematyczny siódmy jest poświęcony transportowi, niemniej jednak gdybyśmy oparli się tylko o ten cel, to pewnie by nam nie wystarczyło środków. Dlatego, jak państwo zobaczą, w celu tematycznym czwartym, gdzie jest wspieranie niskoemisyjnej gospodarki, udało nam się wpisać również transport publiczny. To oznacza, że te inwestycje będą wpisane w strategię gospodarki niskoemisyjnej i będą z tego celu tematycznego wspierane. Mam nadzieję, że ten zabieg pozwoli nam posiadać większa pulę pieniędzy do rozdysponowania na inne gałęzie transportu, które bez tego zabiegu pewnie by straciły.

Mówię tutaj o drogach, bo tak, jak popatrzymy na dokumenty strategiczne na poziomie Unii Europejskiej, to można łatwo wyczytać z białej księgi chociażby przyjętej w marcu ubiegłego roku, że będzie dalszy nacisk na projekty tak zwanego zielonego transportu,

ekologiczne, czyli szynowe, czyli projekty intermodalne. Oczywiście, my to będziemy bardzo… Idziemy w tym duchu, żeby te projekty realizować i wspierać ze środków unijnych, niemniej jednak potrzeby naszego kraju są tak duże, że jednak jednocześnie musimy mieć na uwadze to, co rozpoczęliśmy w latach ubiegłych, czyli tę wielką budowę podstawowej sieci dróg w Polsce. To chcielibyśmy… To jest naszym priorytetem. Chcielibyśmy te podstawowe szlaki dokończyć, żebyśmy mieli pełną komplementarną sieć.

Jeżeli chodzi o pozostałe kwestie, to tak, jak już wspomniałam, na bieżąco rozmawiamy z Ministerstwem Rozwoju Regionalnego, jak miałby wyglądać system wdrażania – nawet jutro mamy takie spotkanie, ponieważ mamy pewne rozbieżności, ale – jak myślę – to jest ten etap, kiedy warto dyskutować.

Chciałabym też powiedzieć trochę o instrumencie Connecting Europe Facility, czyli słynnym CEF – instrument „Łącząc Europę", który będzie wdrażany na poziomie Komisji Europejskiej. Jej rozporządzenie w sprawie CEF mówi wyraźnie, jakie projekty będą finansowane. Tu dużym sukcesem naszym jest wpisanie dwóch dużych korytarzy i możliwość finansowania projektów w zakresie portów morskich, projektów kolejowych i projektów również drogowych. Mamy zhierarchizowane projekty, które chcielibyśmy w pierwszej kolejności, ponieważ będzie to procedura oczywiście konkursowa, a w ramach tych 10.000.000 tys. z funduszu spójności, które miałyby zasilić CEF, jest taka jeszcze niewyrażona na piśmie umowa w ramach negocjacji, że będą one przeznaczone dla krajów korzystających z polityki spójności, co w efekcie może nam dać około 3.000.000 tys. euro do wykorzystania z tych właśnie środków. Oprócz tego jest cała pula pieniędzy w całym CEF, pozostała kwota, oczywiście rozdysponowywana w konkursach. Dobrym tutaj … Warto podkreślić, że agencja TEN-T EA, która jest tą instytucją, która w rozporządzeniu będzie wdrażała CEF… Mamy bardzo dobre doświadczenia przy wdrażaniu projektów TEN-T EA. Polska ma dobry wynik, szósty w całej Unii Europejskiej, jeżeli chodzi o korzystanie z tych środków, co plasuje nas w czołówce krajów kohezyjnych w wykorzystaniu tych środków. Jesteśmy za potężnymi krajami, które mają wiele większe doświadczenie, niemniej jednak co roku w każdym konkursie z funduszu TEN-T EA bardzo dużą ilość projektów udaje nam się finansować. Doświadczenia ze współpracy z agencją TEN-T EA mamy bardzo dobre. Przeszliśmy audyt systemu wdrażania projektów funduszu TEN-T EA zrobiony przez agencję. Został on oceniony, ten system wdrażania w naszym Ministerstwie, a przypomnę, że jesteśmy tutaj jedyną instytucją rządową odpowiedzialną za wdrażanie tego funduszu, czyli jest tylko ministerstwo transportu – nie ma ani Ministra Finansów, ani Ministra Rozwoju Regionalnego. Dostaliśmy bardzo dobre noty i mam nadzieję, że taka współpraca z agencją będzie również kontynuowana przy CEF. To jest naszym zamiarem i naszą ambicją, żeby skorzystać z CEF i wykorzystać i zrealizować te projekty, które mamy zidentyfikowane już dzisiaj, że mogą być finansowane z tego instrumentu.

Niemniej jednak cała polityka spójności, która jest dzisiaj żywo dyskutowana na forum unijnym: są różne zdania co do kontynuacji… Niemniej jednak takie argumenty, które Ministerstwo Rozwoju Regionalnego bardzo dobrze policzyło, jak wygląda kontrybucja środków funduszu spójności w innych państwach, projektów realizowanych w państwach kohezyjnych, pokazuje, że w obliczu tego, co się dzieje w Europie, jeżeli chodzi o kryzys finansowy, to mądre rozdysponowanie, mądre rozdysponowanie tych środków w naszych krajach będzie kontynuowane. Dlatego to wyzwanie jest bardzo duże. Musimy pokazać, że potrafimy ustalić priorytety i mieć przygotowane projekty. I to jest naszym celem, bardzo trudnym, proszę państwa, ponieważ te projekty muszą być przesiane przez sito bardzo obiektywnych kryteriów. Muszą być komplementarne i rzeczywiście potrzebne, żeby stworzyć zintegrowaną sieć transportową tak, żeby połączyć wszystkie rodzaje transportu i zachęcić ludzi do przesiadania się do ekologicznego transportu, ale również przedsiębiorców do korzystania z bardziej ekologicznych rozwiązań, jeżeli chodzi o transport ładunków ciężkich.

Tutaj też warto podkreślić, że jednym z takich priorytetów, które resort postawił, patrząc na to, co się dzieje dookoła, jest wzmacnianie dróg wodnych w Polsce, co jest obecnie bardzo raczkujące. Natomiast widzimy tutaj potencjał i pewnie wpiszemy się

w postanowienia białej księgi i będziemy przygotowywać takie projekty dofinansowania właśnie w tym zakresie.

Z mojej strony to tyle, ponieważ dyskusja jest otwarta. Myślę, że jesteśmy tutaj po to, żeby odpowiedzieć na te państwa pytania, które są. Chciałabym jeszcze raz podkreślić, że dyskusja się toczy. Nie wiemy jeszcze dokładnie, mamy pewne propozycje negocjacyjne na stole, niemniej jednak nikt nie wie z nas, jak zakończą się te rozmowy. Więc to są propozycje i to jest nasza wizja, jak to powinno wyglądać w przyszłości w perspektywie 2014-2020 i co powinniśmy finansować, jak to powinniśmy wspierać. To jest logiczne dzisiaj. Tak nam się wydaje oczywiście, ale ten okres jest jeszcze taki, że wszystkie dobre rady, wszystkie cenne propozycje będą wzięte pod uwagę, rozważone i tak, jak powiedziałam, wkrótce czeka nas dyskusja nad założeniami dokumentu implementacyjnego. Myślę, że jak ten dokument będzie przedstawiony, zaakceptowany przez kierownictwo i przedstawiony do konsultacji społecznych, to wtedy będzie też dobra okazja, żeby zweryfikować, czy nasze założenia są prawdziwe czy nie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy na tym etapie… ? Myślę, że poprosimy o głos przedstawiciela Ministerstwa Rozwoju Regionalnego. Proszę.

Dyrektor Departamentu Koordynacji Polityki Strukturalnej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego Piotr Żuber:

Dzień dobry. Piotr Żuber, dyrektor Departamentu Koordynacji Polityki Strukturalnej odpowiedzialnego za przygotowanie umowy partnerskiej i negocjacje w obszarze rozporządzeń polityki spójności. W uzupełnieniu tego, o czym mówiła pani minister, chciałem zasygnalizować dwie sprawy na początek. Otóż, rzeczywiście jest tak, że pracujemy przy pewnych założeniach. To nie jest jeszcze ostatek – już nie mamy pewności zarówno co do budżetu jak i do tego, w jaki sposób działają różne mechanizmy, ponieważ obok tej daty, którą wymieniła pani minister, jeżeli chodzi o negocjacje budżetowe, że spodziewamy się, że one być może zakończą się w listopadzie, mamy także równoległe trwające dyskusje na temat wszystkich rozporządzeń, zarówno polityki spójności takich, jak na przykład CEF, gdzie będą dopiero szczegóły implementacyjne. Ten proces jeszcze tak szybko się nie skończy.

Jeżeli chodzi o politykę spójności, jesteśmy tutaj dosyć dobrze zaawansowani. Spodziewamy się, że do listopada tego roku właściwie prezydencja cypryjska poradzi sobie z całością pakietu, ale – oczywiście – musimy poczekać też na ostateczne ustalenia na Radzie do Spraw Ogólnych w tej sprawie. Ale będziemy jeszcze czekali na Parlament Europejski czy na dyskusję na tym etapie. Tam jest bardzo dużo poprawek i dopiero, myślę, że to jest jeszcze etap kilku, znaczy, że jest to kwestia kilku najbliższych miesięcy.

Oprócz tego, o czym mówiła pani minister, koncentrując się na obszarze dotyczącym transportu, oczywiście w umowie partnerskiej mówimy, czy w tej propozycji, która w tej chwili jest dyskutowana między resortami, oczywiście o infrastrukturze szerzej jako instrumencie osiągania celów. Te cele są określone w przyjętej przez rząd strategii, średniookresowej strategii rozwoju kraju do roku 2020. Więc, myślę, nie będę tego rozwijał, ale dokładnie jest tak, że widzimy infrastrukturę jako instrument osiągania celów. Te cele są trzy, związane zarówno z podnoszeniem konkurencyjności gospodarki, jak i drugi cel jest związany z wyrównywaniem i szans, także w wymiarze terytorialnym, rozwojowym, i trzeci jest związany ze sprawnością państwa. We wszystkich tych obszarach infrastruktura jest elementem istotnym.

Natomiast chcę podkreślić też jedną rzecz, że na to, jak wygląda nasza strategia oczywiście wykorzystania środków unijnych w infrastrukturze, wpływa to, co mamy zapisane w swoich dokumentach, ale z drugiej strony, i to też jest istotne, o czym pani minister wspominała na przykładzie obszaru transportu, to mamy szereg tutaj, znacznie więcej niż dotychczas, jak gdyby takich ograniczeń wynikających z tego, co proponuje Komisja. To są cele EU 2020 jak i w poszczególnych obszarach. One wpływają między innymi na takie zagadnienia, jak koncentracja tematyczna, czyli – ile środków będziemy mogli przeznaczyć w poszczególnych obszarach. Także to wpływa pośrednio na to, ile będziemy mogli przeznaczyć na infrastrukturę i w których obszarach, i pośrednio także na inne

sfery, czyli na przykład wsparcie bezpośrednie dla przedsiębiorstw czy też wsparcie dla rozwoju zasobów ludzkich.

W kontekście, myślę, tego dzisiejszego posiedzenia Komisji istotne jest wskazanie mimo tego, że nie wiemy jeszcze dokładnie, jakie są konkretne sumy, które obszary jak gdyby, gdzie będą różnice pomiędzy obecną perspektywą a przyszłą perspektywą. Więc przede wszystkim jeżeli chodzi o sferę infrastruktury, tutaj można spodziewać się, i taki materiał, jak było powiedziane, został wstępnie zaproponowany przez Ministra Rozwoju Regionalnego, znacznego wzrostu różnych działań związanych ze wspieraniem badań rozwoju technologicznego i innowacji, co wiąże się także z infrastrukturą, pośrednio, albo z infrastrukturą badawczą, albo z infrastrukturą szkolnictwa wyższego. Więc tutaj na pewno nastąpi wzrost możliwości finansowania infrastruktury w tym obszarze.

Jeżeli chodzi o wzrost kolejny, to jest także ochrona środowiska naturalnego, wspieranie efektywności wykorzystania zasobów. To jest spowodowane tym, że te działania są promowane w różnym kontekście przez Unię Europejską i tutaj widzimy konieczność także zwiększenia nakładów w tym obszarze.

Jeżeli chodzi o infrastrukturę transportową, to tutaj oczywiście mówię teraz o polityce spójności, ale pani minister wspominała o tym, że dodatkowe środki będą alokowane, znaczy częściowo pochodzące z naszej alokacji, ale także dodatkowe w postaci instrumentu CEF. Więc, jeżeli chodzi o samą politykę spójności, tutaj zakładamy, że jeżeli chodzi o transport, będzie mniej więcej ten sam poziom nakładów. Natomiast jego struktura może ulec zmianie, ponieważ większy nacisk jest na infrastrukturę związaną z transportem szynowym, większy nacisk jest na różne rzeczy związane z projektami strategicznymi sieci korytarzy TEN, co może oznaczać na przykład zmniejszanie finansowania dróg na przykład lokalnych. Tutaj rozmawiamy z Ministrem Rolnictwa i Rozwoju Wsi, aby także wspólnie planować działania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Wsi tak, żeby one były komplementarne i, żeby tam było więcej możliwości zapewnionych dla wspierania tych działań o charakterze lokalnym, które były teraz wspierane w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Jeżeli chodzi także o inne obszary, to tutaj, nie wchodząc w szczegóły, także zwiększenie możliwe wydatków na podnoszenie konkurencyjności bezpośrednio MŚP i to się wiąże także ze wspieraniem nie tylko w kontekście polityki spójności, ale także tej polityki wobec obszarów wiejskich. Tutaj stosunkowo mało środków w tym obszarze będzie na infrastrukturę.

Jeszcze jedną rzecz trzeba powiedzieć w kontekście infrastruktury. To jest to, że ponieważ Unia i Komisja zwiększa nacisk na miasta jako takie, na sposób jakby podejścia do zagadnień miejskich – mówiła o tym pani minister, że w celu czwartym będziemy mieli takie możliwości – więc tutaj też należy się spodziewać wzrostu możliwości finansowania zintegrowanych projektów rozwoju transportu publicznego w miastach.

Myślę, że przekazaliśmy informację. Mógłbym tu kontynuować, ale nie wchodząc w szczegóły, chciałem na tym poprzestać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Informację ogólną mamy przekazaną. Teraz rozpoczynamy dyskusję. Jako pierwszy zgłosił się pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski. Proszę również o zgłoszenia ze stron pań i panów posłów. Proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. We wstępnych słowach pani minister stwierdziła, że chcemy nauczyć się wyciągać wnioski z dotychczasowych doświadczeń. Potwierdził to i pan dyrektor z Ministerstwa Rozwoju Regionalnego. Myśląc właśnie o tym, zwróciliśmy się jako Komisja o przedstawienie informacji i to informacji, gdzie w tytule daliśmy „na temat projektów infrastrukturalnych", a nie ogólnej polityki w tej dziedzinie, bo te rzeczy, które usłyszeliśmy, gdzieś tam, powiedzmy, w osiemdziesięciu-dziewięćdziesięciu procentach są posłom znane. Że będzie nacisk na kolej, to samo to, że nie było zgody na 1.200.000 tys. euro przesunięcia z kolei na drogi, wskazywało na zmianę tendencji polityki Komisji Europejskiej i tak dalej. W związku z tym doświadczenia ubiegłych lat wskazują na to, że przez pierwsze 2-3 lata praktycznie nic się nie robi, że powoduje to potem puchnięcie firm

budowlanych, że właściwie w efekcie doświadczeń związanych z obecną perspektywą rozpadł się rynek budowlany, który jest w tej chwili w głębokim kryzysie. To wskazuje na jedno, że dzisiaj, jeżeli jakikolwiek projekt (bo mieliśmy mówić o projektach), .jakikolwiek projekt będzie realizowany w następnej perspektywie, czyli projekt, na który przetarg ma być ogłoszony w 2014 r. na wiosnę i od drugiej połowy rozpoczęta realizacja, to znaczy, że ten projekt w 2010 r., na przełomie 2010 i 2011 r. powinien być zlecony do przygotowywania. Praktyka wskazuje – nawet po wprowadzeniu tych szczególnych ustaw, które tutaj udało nam się wspólnie przeprowadzić – że nie mniej niż trzy lata trwa od momentu decyzji dotyczącej projektu, który ma być realizowany, do faktycznej możliwości przystąpienia do jego realizacji, czyli ogłoszenia przetargu. Już nie mówimy o utrudnieniach związanych z opiniami środowiskowymi i tak dalej. Czyli dzisiaj, jeżeli do 2014 r. mamy 2012 i 2013 r., żeby projekt wystartował do realizacji w 2014 r. i przetarg na niego był ogłoszony w pierwszej połowie dla tej perspektywy, to dla tych projektów powinny być już robione założenia techniczne i ekonomiczne i być w realizacji. I z tego tytułu, ponieważ wiemy, że będzie większy nacisk położony na kolej, to pewna grupa projektów powinna być już zlecona do dokładnego przygotowania: wskazania lokalizacyjne, negocjacje z samorządami i cała formuła, która trwa latami. I to jest pytanie. W związku z tym nie ma znaczenia, jaka jest pewność co do budżetu, czy on będzie trochę większy, czy trochę mniejszy w którejś dziedzinie, bo mówimy o perspektywie siedmioletniej, więc mówimy o jednej siódmej do zgłoszenia do przetargów w roku 2014. I ta jedna siódma czy nawet dwie siódme powinna być już w realizacji, w realizacji z punktu widzenia przygotowania, czyli wydawania naszych środków już na te projekty. Stąd jest to pytanie, które w związku z tym od razu się nasuwa: jakie w tej chwili konkretne projekty są przygotowywane na pierwszy rzut, które w pierwszej kolejności mają iść? Bo trudno by było powiedzieć, że takiej strategii nie ma. W trakcie już realizacji poprzedniej perspektywy powinno to się kształtować.

I teraz, jeśli tak na to popatrzymy, to muszą być dane także wcześniejsze sygnały do rynku budowlanego. Muszą być pewne informacje o tym, jaki potencjał budowlany będzie potrzebny do właściwej realizacji? Jakie w związku z tym wynikające z obecnych przetargów od resortu poszły wskazania do zmiany ustawy – Prawo zamówień publicznych, żeby firmy z teczką nie mogły ponownie do tych przetargów startować i potem znikać, bankrutować i upadać, nie mając określonego potencjału i właściwych zabezpieczeń i tak dalej? Czyli w całym tym zakresie informacja o tym nic nie mówi. Praktycznie mówimy o negocjacjach z Unią Europejską, o jakichś tam przepychankach, które normalnie trwają między resortami, o sposobie finansowania i tak dalej, a nas, jako posłów, interesuje żeby była w końcu rozłożona na konkretne lata proporcjonalna liczba projektów i proporcjonalne wykorzystanie potencjału budowlanego na rynku i pewnego spokoju bez niepotrzebnego w danych latach puchnięcia firm budowlanych i tak dalej.

W tej dziedzinie nie usłyszeliśmy ani słowa. Informacja pisemna jest w pewnym sensie nieodnosząca się w ogóle do naszej prośby dotyczącej projektów. Ona mówi o założeniach, ona mówi o polityce, ona mówi o sposobie negocjacji, wskazuje na to nieszczęście, które trochę w nas trafiło z tym łączeniem Europy, gdzie w końcu z tych 10.000.000 tys. 7.000.000-8.000.000 tys. powinno do nas trafić w ramach polityki spójności, więc trudno sobie wyobrazić, żeby z 50.000.000 tys. – bo to tak mniej więcej perspektywicznie się rozkładało – trudno sobie wyobrazić, żebyśmy z 50.000.000 tys. dla całej dwudziestki siódemki proporcjonalnie tyle uzyskali. Ale, stało się – przegraliśmy w tej dziedzinie, natomiast to, w jakim zakresie i jak nam się ostatecznie uda, bo to jest projekt na razie rozporządzenia, który będzie jeszcze w ramach poszczególnych negocjacji modyfikowany, bo to są te założenia, które dla całego projektu CEF przygotowała Komisja Europejska, więc ... Z tym, że to też są takie jakby pytania, że zostały tutaj wprowadzone pewne projekty. Dużo się mówiło, ale brakuje takich projektów jakby zasadniczych związanych z naszymi sprawami, które wielokrotnie były stawiane. W ogóle nie ma wskazań i nakładów dotyczących połączenia Wrocławia z Warszawą. Cały czas są te linie zasadniczo tylko trasy europejskie, ale to jest bardzo ważna linia u nas i nie ma tego odniesienia dotyczącego próby, w jakim zakresie w końcu jesteśmy w stanie wrócić z S19. W każdym bądź razie ogólnie ta informacja, którą dostaliśmy na piśmie w żaden sposób w moim

przekonaniu nie odnosi się i do wcześniejszych rozmów przy ustalaniu programu naszej pracy na posiedzeniu Prezydium, jak i do zrozumienia sprawy. Jest to jakby sygnałem, że resort na ten temat, który jest w tytule, nie ma nic do powiedzenia. I to jest tragedia, jeżeli tak jest rzeczywiście. A jeżeli nie, to jest: ten projekt będzie pierwszy, już postanowiliśmy i jest zlecony do przygotowania, a ten będzie drugi, trzeci czwarty, bo to resort może zrobić, te dwie siódme wyznaczyć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, pan Janusz Piechociński. Proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Myślę, że generalnie rozminęły się nasze oczekiwania. Pytaliśmy o coś innego, państwo odpowiedzieliście na coś zupełnie innego, a ponieważ paru tu z nas jest w ciągu tego dziesięciolecia w sejmowej Komisji Infrastruktury, trochę mi to przypomina dyskusję za lata 2002-2005 – „będą te pieniądze, na wszystko starczy, zbierzemy potrzeby, później się rozstrzygnie". A jeszcze przed referendum obiecywaliśmy, że na wszystko pieniędzy unijnych starczy: i na kulturę i na naukę i na coś jeszcze. Myślę, że trzeba to odwrócić inaczej, nie wychodzić od potrzeb, tylko sobie powiedzieć tak: skoro jest to ostatnia z punktu widzenia tak naprawdę realnego taka gotówka dopływająca do polskich procesów inwestycyjnych w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Transport, bo widać wyraźnie, że priorytety Unii przesuwają się w inną stronę i to ma być w coraz większym stopniu finansowane ze źródeł krajowych. A my także już przestajemy być tym krajem, czy będziemy coraz mniej tym krajem beneficjentem, który jest preferowany w tym podziale środków. Wychodzenie od tego, jakie mamy potrzeby, to wiadomo mniej więcej, kto co zgłosił. Trochę tworzymy kolejny raz na tym etapie dyskusji… Rozumiem, że ona jest wczesna, ale oczywiście podzielam tu poglądy sąsiada co do tego, że to trzy lata temu mogliśmy taką dyskusję odbywać o nowej perspektywie. Wydaje się jednak, że to nie od tego, powinniśmy wyjść od wniosku następującego: co chcemy – w oparciu o przewidywane środki, które skorygujemy, kiedy już będziemy znali, jakie to kwoty w poszczególnych działaniach – co chcemy w pakiecie narodowym przedstawić Unii, do czego Unię przekonać i co zrobić? Więc zupełnie inna metodologia.

Przepraszam, czułem się trochę zażenowany niektórymi zapisami i niektórymi fragmentami wystąpienia tak, jakbym pierwszy raz słyszał o polityce regionalnej i spójności Unii. Nie pierwszy raz – staram się na bieżąco to śledzić. Więc w ogóle zdumiony jestem, że tu jesteśmy. Wydaje mi się, że metodyka tego procesu, bo to musi być proces, jest następująca: co mamy w robocie i nie kończymy, co mamy w przygotowaniu, czy czasami w tym są jakieś korekty, bo jeżeli Radom nie wchodzi i nie zrobimy Radomia, linii kolejowej, w tej perspektywie unijnej, to podtrzymujemy robienie Radomia, czy nie podtrzymujemy na nową perspektywę, skoro wiemy, jak ważny jest to międzyaglomeracyjny, prawda, projekt? Podaję tylko przykłady, bo chciałbym też przestrzec nas wszystkich, żebyśmy od razu nie przechodzili do projektów ze swoich terenów. To po prostu trzeba określić. Więc tak rozumiemy: Unia, jak chce żebyśmy inwestowali w korytarze europejskie, bo tu będzie przepływ towarów i tak dalej, a w tym wszystkim musi być pakiet narodowy, bo nasze korytarze transportowe, nasze korytarze ekonomiczne nie są wcale bardzo często korytarzami w rozumieniu interesów europejskich. A często na styku są rozbieżne. Proste, część korytarzy europejskich, które dotąd finansujemy, jest nie towarowa, tylko pasażerska, i uwaga, przy przesuwaniu się i nowych tendencjach ruchu.

W związku z tym, jak ja widzę te priorytety, bo to jest właśnie dyskusja o tych właśnie priorytetach, układanie listy priorytetów. Przede wszystkim patrzenie, gdzie stare i nowe centra polskiej gospodarki wymagają wsparcia transportowego – gdzie są gardła, gdzie tych gardeł nie ma? Uwaga, musi być w tym myśleniu większe podyktowanie tych celów generalnych z punktu widzenia efektywności. Z punktu widzenia efektywności, bo jeżeli budujemy, przykład, budujemy kolejnych parę bloków, w megawatach wyrażanych, w Kozienicach, to czy linia do Kozienic wydoli dostawy węgla czy nie? Myślę, że to jakby w tej formule, nie w formule, żeby powtórkę zrobić z tego, że granica niemiecka – Wrocław stała się super priorytetem, ale jak policzymy efektywność zwrotu z zainwestowanego pieniądza, to strach się bać. Szynobusem Drezno-Wrocław nie nadrobimy,

w żaden sposób nie zwrócimy podatnikowi europejskiemu tych kwestii. Po prostu pokazuję, że jakby musicie państwo w tym myśleniu wewnątrz dwóch resortów w tym, co zaproponujecie na koniec parlamentowi i naszej gospodarce, naszemu społeczeństwu, jakby odwrócić te role – nie wychodzić od potrzeb, bo skończy się tak, jak było w przypadku podwarszawskiej gminy Raszyn. Zgłosiła się we wszystkich działaniach. Nie dostała na kanalizację, nie dostała na drogi, dostała na park, wybudowała sobie park. Bo dostała na to środki. W związku z tym zwracam na to uwagę.

Druga kwestia. Bez względu na to – to są wnioski z przeszłości – bez względu na to, czy to będzie 80.000.000 tys. czy 76.000.000 tys. czy 92.000.000 tys., sprawą kluczową w nowej perspektywie unijnej i po stronie państwa i po stronie samorządu jest zapewnienie wkładu własnego i płynności procesów inwestycyjnych. I już trzeba sobie z góry powiedzieć: będziemy na maksymalnym progu w każdym programie dozwolonym Unią. Nie liczmy, że to będzie 50/50, bo w tej perspektywie, która nadchodzi, już dzisiaj z tej transpozycji obecnej sytuacji już wiemy, i samorządy i państwo nie będzie miało takiego wkładu na koszty kwalifikowane, a przecież ograniczenia w finansowaniu są daleko idące, więc trzeba całość włożyć, żeby wyjąć, tak? Wydaje się, że w tę stronę to bezwzględnie idzie. W związku z tym pokazuję po prostu, że jakby trzeba, bo w którymś momencie ta ogólna dyskusja, że są te pakiety unijne, poszczególne działania i my tu czekamy. Nie! Na tym etapie dyskusji wewnątrz, z Unią także, z szukaniem partnera jeszcze z tym ostatnim rozpychaniem się, co można i co przesuwać, my musimy właśnie z tych doświadczeń, które mamy, szukać partnera – nie tylko w Komisji Europejskiej, ale i w Europie Środkowo-Wschodniej i nie tylko w Europie Środkowo-Wschodniej – który wesprze te rzeczy. Skoro wiemy, a są do tego analizy – jestem po wczorajszej debacie o transporcie publicznym, skoro wiemy, że największa efektywność w dużych miastach to były inwestycje w zakupy tramwajów i w inteligentne systemy transportowe, to coś oznacza, tak? Cieszę się, że rząd mówi: „Umieścimy tam zakupy na przykład autobusów na gaz w związku z emisją i w ten sposób zwiększymy dodatkowe środki z innej szufladki". I o to właśnie chodzi, czyli jakby pokazanie … Myślę, że na tym etapie nie chodzi o pokazanie mapki z konkretnymi projektami, które już mamy gotowe na różnym etapie, tylko pokazanie tej wizji, że w roku 2020 dla przewidywalnej polskiej gospodarki i przewidywalnego życia społecznego i aktywności społeczeństwa to jest ten model, który chcemy osiągnąć.

I, uwaga, zwracam też uwagę, że przy tych ograniczeniach budżetowych i przy tych nowych programach, jesteśmy spóźnieni z punktu widzenia tego CEF Europa strasznie. Nie jesteśmy nawet na etapie … Czekamy, kiedy dopieszczą te rozporządzenia, zasady i tak dalej, a nie mamy wizji, jak część polskiego i nie tylko polskiego biznesu wejdzie do wspólnych zadań i które to będą zadania.

I, uwaga, ostrzegam, żeby to nie było tak, że skoro żegluga śródlądowa będzie w tej chwili promowana, to przy obecnej gospodarce wodnej w Polsce nagle okaże się, że wpiszemy sobie tam pozycje. Żeby to też było spójne z tego punktu widzenia, żeby te oddziały naprawdę maszerowały i uderzały razem w jednym kierunku, bo zbyt często te koperty się po prostu rozchodzą z punktu widzenia celów, tak? Przy okazji bardzo wyraźnie odbiorca, beneficjenci, a także sektor, który zgłosił się do przetargów, musi mieć czytelną sytuację taką, czy remontowane i modernizowane linie kolejowe są realizowane pod ruchem czy wyłączane. To jest rozstrzygnięcie. Już na tym etapie musimy zacząć o niektórych dużych projektach myśleć tymi kategoriami, bo jak nie, to mamy problem Gdańska, tak?

Obchodzimy rocznicę Gdyni i budowy magistrali i porównajmy tamto państwo z naszym państwem, te pieniądze unijne z tamtym brakiem pieniędzy unijnych, i zobaczmy. Nasze społeczeństwo, nasze państwo, nasze instytucje, nie są w stanie zadania, które tamte pokolenia potrafiły realizować w kilkanaście czy kilkadziesiąt miesięcy, zrealizować na tym poziomie. I, uwaga, przecież to my mieszamy w tych procesach inwestycyjnych i razem z państwem je współtworzymy. Po prostu pokazuję, że jakby wydaje się, że jest potrzebne więcej takiego na początek wizjonerstwa w zdefiniowaniu tych celów. Przepraszam, to wewnątrz rządu także… Pamiętajmy o tym, że jest jeszcze partner samorządowy, który nie będzie przyjmował tego, tylko będzie patrzył z punktu

widzenia dzielenia tych pieniędzy z punktu widzenia interesów lokalnych i tak dalej. Ile na szczeblu choćby w programach wojewódzkich wydać na szczeblu dróg wojewódzkich, a ile rozpuszczać na drogi powiatowe?

I mamy syndrom Grodziska Mazowieckiego. Świetne chodniki, drogi lokalne i tak dalej, których już nie ma gdzie podłączyć do drogi wojewódzkiej, prawda? Nie mówiąc już, że za chwilę będzie gdzieś autostrada, a nie mamy Paszkowianki i tak dalej. Więc pokazuję bardzo wyraźnie, że kiedy będziemy prosili o kolejne tego typu informacje, albo państwo będziecie przygotowywali informację dla opinii publicznej, one musza być jakby pisane w tę stronę. Nie wytykam państwu, że popełniliście tutaj zasadnicze błędy, tylko pokazuję po prostu, że oczekiwania także ludzi, którzy nas, polityków będą pytać o to, co dla nich ważne w tej perspektywie unijnej, będą właśnie takie bardziej konkretne. Nie ta kwestia tych potrzeb, tylko przesunięcia na zasadzie takiej: „Z tego, co jest możliwe, wiemy, że na pewno musimy zrobić to". A w drugiej kolejności dopiero szukamy tego, co może zrobimy.

I, uwaga, też musi być w tym obszarze w takiej kieszeni pieniądza, musi być rywalizacja między różnymi sektorami i rywalizacja między województwami, kto lepiej przygotuje zadania, bo jak nie, to będziemy mieć syndrom Zakopianki. Jak się nie sprężymy i tak dalej, to będziemy mieli syndrom Zakopianki – naród, komitety obywatelskie, coś jeszcze powiedzą: „To my się potargujemy – pójdziemy do Brukseli" i tak dalej i tak dalej. Więc pamiętajmy o tym, że te procesy, także wykorzystanie środków unijnych dzieje się w przestrzeni różnic interesów w samym społeczeństwie.

W związku z tym, jakby rozumiejąc, że państwo w którymś momencie powołacie także zespoły i w tych debatach, które toczycie wewnątrz rządu, proponuję, żeby było więcej otwartości i ponad partyjnymi podziałami zapraszanie parlamentarzystów i samorządowców różnych opcji, żeby już na tym etapie w dyskusji, którą wewnątrzresortowo prowadziliście, żeby były te trochę odmienne z innego punktu widzenia głosy, bo to wtedy pozwala doprecyzować w czym się różnimy. Bo kiedy pojawią się te dokumenty już jako dojrzałe, to będziemy mieć nie tylko grę partyjno-polityczną, ale także będziemy mieli przeciąganie samorządowo-wojewódzkiej liny, na które województwo ile wypada w tej perspektywie, w innej perspektywie, w oddzieleniu od tego, czy ktoś był udaczny czy nieudaczny i tak dalej. Ale sprawą fundamentalną wydaje się jest odpowiedź na pytanie takie: to, co nam się obsuwa w tej perspektywie unijnej albo jest w procesie inwestowania, jak będzie spięte z tą nową perspektywą? Czy będą te dodatkowe pieniądze i tak dalej? Żeby nie było sytuacji takiej, że jakby ten nabór do tej nowej listy jest w oderwaniu od tej płynności. Mówię z punktu widzenia osiągania efektów transportowych. Gdzie koncentrujemy te środki w pierwszej kolejności? Czy kończymy program drogowy do granicy wschodniej zgodnie z deklaracjami, bo już czas, żeby tę po naszej stronie Wisły, wschodniej, … Pewnie wszyscy tu od razu wszystkie koleżanki i koledzy się … Czy też jednak korygujemy to poprzez czynniki efektywnościowe i mówimy: „Nie, ale to powoduje, że piątkę dokończmy i poprawmy Kalisz-Ostrów, bo tam będzie większy efekt ekonomiczny". Musicie być państwo gotowi do udzielania mocno uargumentowanych odpowiedzi na takie pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Wniosek formalny jest. Momencik.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, pani minister, szanowni państwo! Otóż tak: tutaj moi poprzednicy bardzo wyraźnie zdefiniowali opinie co do zasobu, który został przygotowany przez stronę rządową na dzisiejsze posiedzenie Komisji. Tutaj jesteśmy co do tego, myślę, przekonani, że rozstrzeliły się intencje z efektami. Uważam, że temat jest niezmiernie ważny, w związku z tym nie stawiałbym dzisiaj wniosku o odrzucenie tej informacji, ale stawiam wniosek o przerwę w posiedzeniu Komisji, o przerwanie tego posiedzenia Komisji i wznowienie go wówczas, kiedy rząd będzie gotowy, aby z nami w relacjach partnerskich rozmawiać. Nie wierzę w intencje, w dobre intencje rządu, bo mam prawo nie wierzyć. Rząd mnie wielokrotnie do tego przekonał, że takiej intencji nie ma, zwłaszcza jeżeli chodzi o sprawy związane z infrastruk-

turą. Dlatego jestem przekonany, że pan minister Nowak z premedytacją ustalił zakres informacji, które dzisiaj na tym posiedzeniu Komisji otrzymaliśmy. Szanowni państwo, sformułowanie w pierwszym zdaniu w pierwszej części informacji: „Przekazanie listy projektów transportowych planowanych do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020 na obecnym etapie prac programowych nie jest jeszcze możliwe", mnie osobiście uwłacza, zwłaszcza w sytuacji, kiedy mamy jeszcze wystrzelony w powietrze program budowy dróg krajowych i autostrad, część inwestycji wyrzuconych poza nawias realizacji do 2014 r., a minister transportu nie przekazuje nam enumeratywnej listy projektów, nie tylko drogowych, ale także innych projektów transportowych. Proszę państwa, ja sobie nie wyobrażam, że w dalszym ciągu posłowie będą traktowani jak chłystki przez stronę rządową. Proszę państwa, ja nie chcę być dziadem proszalnym, ani nie chcę, żeby Komisja Infrastruktury przyjmowała pozycję dziada proszalnego wobec ministra transportu, który otrzymał jasno i wyraźnie zdefiniowany zakres informacji, która w dniu dzisiejszym miała być przez stronę rządową przedstawiona. My dzisiaj jesteśmy narażeni na wysłuchiwanie referatów okrągłosłownych. Nie użyje, pani minister, z szacunku dla pani innych określeń.

Dlatego też tak, jak na wstępie, panie przewodniczący, składam wniosek formalny o przerwanie posiedzenia Komisji i wznowienie posiedzenia wówczas, kiedy strona rządowa będzie gotowa przedstawić nam konkretne propozycje, znaczy, przepraszam, konkretne informacje, które mogą być przedmiotem dyskusji i debaty na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, bo o czym my dzisiaj będziemy rozmawiali, co będzie stroną debaty, w czym mam się spierać z panią minister jako poseł opozycji, a w czym mam się z panią zgadzać, pani minister? Pani reprezentuje rząd. W czym mamy się zgadzać, a w czym mamy się nie zgadzać ze stroną rządową? Przecież czas wielu tutaj obecnych ludzi jest cenny, pani minister przede wszystkim. Uważam, że dzisiaj wyjątkowo marnujemy tutaj czas, bo dzisiaj przekroczyliśmy, została przekroczona pewna cienka czerwona linia. Dokonał tego minister transportu. Tak się nie traktuje parlamentu. Rozumiem, odnoszę się – proszę nie składać mi zarzutów, że upolityczniam – odnoszę się do publikacji „Rzeczpospolitej" sprzed dwóch dni i rozumiem, że któryś klub parlamentarny pozwala sobie na to, żeby posłowie byli tam ubezwłasnowolniani. Nawet w dobie Bismarcka, Bismarck nie pozwolił sobie na to, żeby sterować parlamentem w sposób zaprogramowany regulaminami wewnętrznymi. A przecież nie mamy do czynienia z szefem rządu, którego w jakimkolwiek stopniu do Bismarcka można porównać, jakkolwiek Bismarck nie jest politykiem z mojej bajki.

W związku z czym, panie przewodniczący, bardzo proszę o przerwanie tego posiedzenia Komisji i wznowienie go wówczas, kiedy pan minister Nowak, minister transportu, przepraszam, w porozumieniu z innymi ministerstwami przedłoży właściwe materiały. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Po pierwsze, oczywiście przyjmujemy ten wniosek i będziemy go za chwilę realizować, tylko słowo komentarza. Są jeszcze zapisani inni posłowie i myślę, że warto byłoby wysłuchać ich uwag dotyczących tego materiału, który został przedstawiony.

Po drugie, pół żartem, pół serio, gdy pan poseł Adamczyk mówił nie najlepiej o rządzie, oczywiście z różnym odniesieniem też to przyjmowaliśmy, ale jak już pan poseł zaczął mówić źle o nas, to musimy, niestety, zareagować. Dlatego nasza reakcja będzie, bardzo samodzielna oczywiście bez odwoływania się do artykułu w „Rzeczpospolitej". Akurat ten numer „Rzeczpospolitej" przeglądałem, i powiem tak szczerze, że też byłem zniesmaczony, bo nie było tam artykułu, który byłby pozytywny dla obozu rządzącego. Ale, to już inna para kaloszy.

Kto jest za wnioskiem pana posła Adamczyka? Kto jest przeciw? Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał?

Sekretarz Marcin Mykietyński:

10 głosów za, 7 przeciw, brak wstrzymujących.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Wniosek pana posła Adamczyka uzyskał większość. Proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Rozumiem, że przerwanie, ale proponowałbym, żeby jednak umożliwić tej piątce czy szóstce, żeby odniosła się, wtedy łatwiej będzie rządowi uzupełnić dokument, bo będziemy znali intencje parlamentarzystów co do tego. Oczywiście, prosimy o jakieś krótkie, już nie takie w pełnej dyskusji, syntetyczne wnioski. Wydaje mi się, że to by było racjonalne, żeby dać szansę koleżeństwu tutaj jeszcze, którzy zgłosili się do głosu, żeby mogli zabrać głos.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Myślę, że intencja pana – momencik – intencja pana posła Adamczyka była taka, żeby twórczo podejść do tej informacji, więc na pewno wyraża zgodę. Oczywiście, dziękuję za to. Pani minister, poproszę o chwilę cierpliwości. Oczywiście, oddam głos i będzie pani mogła się odnieść do wszystkich wypowiedzi. Lepiej wysłuchać jeszcze tych kilku wystąpień. Z racji tej, że konkluzje dzisiejszej Komisji już wszyscy znamy, więc prosiłbym panie i panów posłów o zwięzłe i krótkie wypowiedzi. Pan poseł przewodniczący Żmijan, proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Otóż, nie wchodząc już w ten element rozminięcia się intencji wynikających z informacji resortu a oczekiwaniami Komisji, chciałem na poziomie tej pewnej ogólności tej informacji kilka zdań. Otóż, mamy jasność, z tej informacji wynika jasność co do zasad absorbcji i dystrybucji środków finansowych w perspektywie finansowej 2014-2020. Czyli wszystko wskazuje, że polityka spójności będzie realizowana, czyli środki z Unii Europejskiej będą przechodziły przez agendy rządowe, jak dotychczas, ale także agendy samorządowe, polityka wyrównywania szans regionów będzie kontynuowana. Ale na tym poziomie właśnie ogólności tej informacji chciałem zadać pytanie do pani minister i dziękuję, że z tym wnioskiem zwrócił się pan przewodniczący Piechociński, bo także chciałem z podobnym wnioskiem wyjść. Otóż, nic nie usłyszeliśmy, pani minister, co do instrumentów jakichkolwiek a także odniesienia do dotychczasowego, a mianowicie specjalnego programu dla Polski Wschodniej. Czy będzie kontynuowany, czy w zastępstwie jakiś instrument byłby przygotowany, będzie przygotowany czy jest przygotowywany. Bowiem dla mnie jest jasne, bo można by się spodziewać zmian zasadniczych mianowicie wtedy, kiedy po pierwsze, nastąpiła by zasadnicza zmiana wielkości środków, a tutaj wszyscy spodziewamy się optymistycznie, że będzie to poziom porównywalny, a także mówiąc wprost, w zasadzie władzę kolejną kadencję sprawuje ta sama koalicja, czyli jakichś zasadniczych, znaczy, powodów do zasadniczych zmian dystrybucji czy alokacji środków w perspektywie 2014-2020 wygląda na to, że nie ma. Ale jeżeli jest zmiana filozofii, to chciałbym coś na ten temat usłyszeć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Szmit, proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, …

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Myślę, że odnosząc się do słów pana posła Adamczyka, nie pan poseł Wojtkiewicz jest od tego, który poseł ma mówić, tylko inni posłowie w tym Klubie. Proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Tak, wyjątkowo zespołowo działamy, ale spojrzałem na posła Adamczyka, kiwnął głową, mogę mówić. … Dobrze, właśnie. Szanowni państwo, myślę, że na tym etapie prac i rozmów na temat naszych planów wykorzystania tych ogromnych zasobów, które będą do dyspozycji Polski, rozumiem, że polityka spójności to też polityka wspierania Polski Wschodniej, o której mówił pan przewodniczący Żmijan. Ja jakby podtrzymuję ten wątek, aby sprawie nie zapominać. Te słynne drogi S19, S16, które są kluczowe dla Polski Wschodniej. Mam nadzieję, że nie one zostaną zapomniane.

Ale chciałem jeszcze poruszyć większe problemy, które też dla Polski jako dla państwa mają ogromne znaczenie. Mianowicie sprawa połączenia naszego kraju z krajami bałtyckimi z Litwą, Łotwą i Estonią to jest, rozumiem, i też powinno być dla polityki

europejskiej, niezwykle istotne. Polska powinna tu grać wiodącą rolę w domaganiu się, aby połączyć Polskę, a przez Polskę – Europę z tymi krajami. To jest nie tylko wymóg polskiej racji stanu, ale też i chyba w ogóle Europy jako pewnej idei polityczno-gospodarczej.

Ale też jest sprawa Ukrainy. Wiemy, że dzisiaj na Ukrainie toczą się procesy wbrew integracji z Unią Europejską. One wynikają z polityki, ale jeżeli w sposób … narzędziami infrastruktury możemy spróbować się tej polityce przeciwstawić, czyli wiązać Ukrainę z Polską, a przez Polskę z Europą.

Wreszcie problem, o którym bardzo często zapominamy, ale przypominamy sobie w sytuacjach jakichś kryzysów mniejszych czy większych, mianowicie sprawa łączenia Polski z Obwodem Kaliningradzkim. Jeżeli chodzi o przejścia drogowe, to jest to w znacznym stopniu już rozwiązane, aczkolwiek trwa to długo. Być może szybciej nie można, biorąc pod uwagę partnera, który jest po drugiej stronie naszej północnej granicy. Natomiast infrastruktura to nie tylko drogi i przejścia graniczne, ale chociażby też i połączenia kolejowe. Dzisiaj nie ma możliwości chociażby pojechać z Olsztyna do Kaliningradu pociągiem. Trzeba jakieś tam przesiadki różne robić przez Gdynię i jakieś tam inne kombinacje. Myślę, że jeżeli ten kierunek integracji Polski z Federacją Rosyjską, czy zbliżenia może – to jest lepsze słowo w tym wypadku – to nie powinno to ograniczać się jedynie do możliwości podróżowania przez granicę, ale też do związków trwałych i infrastrukturalnych. Też myślę, że na ten problem, na to zagadnienie w wypracowaniu naszej tej generalnej polityki powinniśmy zwracać uwagę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Mam jedną generalną uwagę na początek. Otóż, dwa miesiące temu niespełna dyskutowaliśmy nad dokumentem rządowym, koncepcją przestrzennego zagospodarowania kraju. I studiując mapy – gospodarzem tego dokumentu, przypomnę, jest pan minister rozwoju regionalnego – studiując cały zestaw map, które są w tym obszernym dokumencie, między innymi jest taka mapa, jak mapa gęstości sieci drogowej i kolejowej. I na pierwszy rzut oka rzuca się w oczy dysproporcja: wschodnia połowa – zachodnia połowa, na wschód od Wisły – na zachód od Wisły. Mój poprzednik nieco napoczął ten temat. Ale ja mam pytanie generalne. Pan minister jest gospodarzem tego dokumentu i jest najbardziej kompetentną osobą, żeby nam udzielić odpowiedzi na to pytanie. Rozumiem, że posłowie mogą tu robić wycieczki, bo każdy jest wybrany w konkretnym miejscu, każdy ma za sobą elektorat i ten elektorat na niego naciska i to widać w dyskusji, że każdy jak gdyby porusza sprawy dotyczące swoich okręgów wyborczych. To jest naturalna kolej rzeczy. Natomiast rząd powinien niejako z lotu ptaka obserwować, dawać dokumenty kierunkowe i jak gdyby systematyzować tę pracę administracji publicznej tak, żeby niwelować takie różnice rozwojowe. I w tej dyskusji, którą pan minister zapewne słuchał, myśmy podnosili ten problem – ja również podnosiłam ten problem, moi koledzy i koleżanki i w pytaniach i w wystąpieniach klubowych te kwestie podnosili. Więc ja bym chciała usłyszeć od pana ministra, czy rząd ma jakieś takie generalne podejście, w jaki sposób zlikwidować te dysproporcje, w jaki sposób ten program będzie realizowany, czy jakoś może to organizacyjnie do tego podejść tak, żeby projekty ze strony wschodniej zostały dowartościowane. To jest pierwsza kwestia.

Kwestia druga. Ja sobie jeszcze w poprzedniej kadencji pozwoliłam napisać interpelację do ministra poprzedniego. Interpelacja była w początkach roku 2011 i związana była z tym ślamazarnym tempem kontraktacji projektów w priorytecie szóstym, to znaczy transport przyjazny środowisku, czyli inaczej mówiąc, projekty kolejowe. Przeczytam taki passus z tej odpowiedzi, którą w tamtej kadencji uzyskałam od pana ministra. „Późniejsze rozpoczęcie inwestycji kolejowej niż zakładano na początku programowania, jest efektem braku pełnej dokumentacji projektowej niezbędnej do uzyskiwania decyzji administracyjnych oraz rozpoczęcia robót budowlanych”. I tak dalej. Dalej już nie będę tego cytowała. Każdy trzeźwo myślący i mający jakie takie doświadczenie w realizacji inwestycji, a nawet w ocenie, jak te inwestycje postępują, wie, jak długo trwa przygotowanie dokumentów. Więc mam krótkie pytanie: dlaczego tej listy projektów do reali-

zacji jeszcze nie ma? Mamy rok 2012 i pieniądze, jak rozumiem, będą dostępne jak nie na początku, to w 2014 r. Same oceny oddziaływania na środowisko trwają miesiącami, chociaż administracja specjalna przez ten rząd powołana miała to przyspieszyć. Krótko mówiąc, w tej chwili jest takie przysłowiowe za pięć dwunasta, żeby dopinać dokumentacje projektowe, a państwo nie macie jeszcze w tej chwili listy tych projektów, co do których macie dopilnować zrobienie dokumentacji. Więc moim zdaniem to już jest deczko późno. To jest druga uwaga generalna.

I teraz są uwagi szczegółowe. Mam konkretne pytanie dotyczące projektu realizacji linii kolejowej Podłęże-Piekiełko. Przypomnę, że Małopolska, a właściwie z Warszawy do Zakopanego to się jedzie tak, że zygzakiem najpierw w jedną stronę zakrętem na wschód, potem z powrotem i ta droga trwa grubo ponad sześć godzin. Więc to jest po prostu kompletna głupota w terenie o takich dużych walorach i o takim dużym obciążeniu ruchem turystycznym i potokami pasażerów potencjalnych, nie zrobić właściwej komunikacji kolejowej między Warszawą a Zakopanem. I pytam całą poprzednią kadencję i początek tej, pytam ministra transportu przy każdej okazji, jak postępuje przygotowanie tego dokumentu. I słyszymy, że będzie w następnej perspektywie finansowej. Więc pytam o ten konkretny projekt. Jak są zaawansowane … Ale ja kieruję pytanie do pracowników ministerstwa transportu, a państwo są zajęci rozmową a nie słuchaniem mojej skromnej osoby, więc naprawdę mogę w ogóle skończyć to wystąpienie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

To był komentarz na bieżąco, proszę być spokojną.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Mam nadzieję, że pan przewodniczący dopilnuje, że obrady Komisji będą się toczyć w, że tak powiem, właściwej atmosferze i z właściwym poszanowaniem zdania osób zaufania publicznego, jakimi jesteśmy my, posłowie. I to jest pana przewodniczącego obowiązek.

Otóż, mam pytanie krótkie i zwięzłe. Jaki jest poziom zaawansowania przygotowań do realizacji linii Podłęże-Piekiełko?

I drugie pytanie dotyczące tym razem sieci drogowej. Otóż, bardzo długo rząd mamił mieszkańców Małopolski obietnicami realizacji drogi S7 na odcinku Lubień-Rabka. Tam są dwa odcinki. Znaczy, przepraszam: Lubień-Rabka i Rabka-Nowy Targ. Prawie dwa lata temu te projekty wypadły z realizacji, chociaż były dosyć mocno zaawansowane. Chcę uzyskać jasną odpowiedź, jeżeli nie dzisiaj, to na kolejnym posiedzeniu poświęconym dyskusji nad programem inwestycji, kiedy i w jakiej kolejności te odcinki będą realizowane?

I nawiązując do wypowiedzi mojego szanownego przedmówcy z Prezydium Komisji, mianowicie pana posła Piechocińskiego, który użył sformułowania „syndrom Zakopianki", pragnęłabym, żeby wszyscy obecni na tej sali zrozumieli jedno i dokładniej przeanalizowali topografię południowej Małopolski. Otóż, droga, która powinna być budowana z inwestycji unijnych, kończy się najwyżej w Nowym Targu, bo to jest droga krajowa, natomiast na południe od Nowego Targu to już będzie sieć dróg prowadzących albo wprost na południe, albo od wschodu albo od zachodu, to są już drogi lokalne, które będą realizowane jak gdyby siłami województwa małopolskiego i innych samorządów. Informuję państwa uprzejmie, że komitety protestacyjne są na południe od Nowego Targu, czyli poza tą drogą, która jest nazywana Zakopianką. I chciałabym raz na zawsze, żeby się skończyły dyskusje pod tytułem syndrom Zakopianki.

Wszyscy mieszkańcy Podhala czekają jak kania na deszcz na to, żeby nareszcie została zrealizowana droga od Lubnia do Nowego Targu, te dwa odcinki 35 km: Lubień-Rabka i Rabka-Nowy Targ. Rozwój Podhala, rozwój południowej Małopolski, wykorzystanie walorów turystycznych nie będzie możliwy, jeżeli ta inwestycja nie zostanie dokonana. I oczekuję kompetentnej odpowiedzi od pana ministra bądź od jego służb, jaki harmonogram, kiedy, za ile i kiedy nareszcie będziemy mogli jak ludzie, nie w sześciogodzinnych korkach jeździć na odcinku Kraków-Zakopane. Dziękuję … Kraków-Nowy Targ. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Mieliśmy tu dzisiaj dwie takie wypowiedzi, gdzie posłowie mówili o tym, że nie należy rozmawiać o sprawach lokalnych. Najpierw usłyszeliśmy o linii radomskiej. Nie będę przypominał, kto o tym mówił. A teraz słyszeliśmy o Podhalu. Pan poseł Lamczyk, proszę.

Poseł Stanisław Lamczyk (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Pani minister, mam kilka pytań. Mianowicie pierwsze pytanie jest takie: jakie jest spojrzenie ministerstwa infrastruktury na partnerstwo publiczno-prywatne? Znaczy, dlaczego ten temat poruszam? Bo, jak wiemy, do tej pory to tylko te odcinki autostrady, znaczy, w Polsce, załóżmy, były oddane, znaczy, w terminie, a nawet przed terminem i to się sprawdziło bez żadnych właśnie problemów. Z drugiej strony, jak się patrzy na stronę Europejskiego Banku Inwestycyjnego, tam widać, że te inwestycje na Zachodzie są robione w coraz to większym partnerstwie, chociażby obwodnice i tym podobne.

Jak wiemy, u nas na przykład autostrada A1 właśnie do Pyrzowic, tam jest taka przepustowość, że jeżeli załóżmy dofinansowania dostaniemy z Unii Europejskiej, to tylko około 20%, dlatego ja na przykład sobie nie wyobrażam, żeby ona była robiona także po roku 2014, ponieważ w Polsce jest tyle inwestycji, znaczy, poczynionych jest, wszyscy liczyli, że zostanie najszybciej zrobiona, a jak teraz widzimy, na przykład w Unii Europejskiej siada eksport, to właśnie na Wschodzie wzrasta nam o 20%. To jest bardzo istotne, żeby do tego zagadnienia podejść w taki sposób właśnie być może z partnerem, bo informacje się pojawiają, że są firmy, które są gotowe, a przeciętnemu Kowalskiemu jest obojętne, komu on płaci te właśnie pieniążki, dlatego jest pytanie, kiedy A1 będzie dokończona.

W tym planie inwestycyjnym, właśnie patrząc na sieci TEN-T EA, ostatnio się mówiło w prasie, pan minister Masel mówił o sieci kolejowej TEN-T EA, znaczy Kaliningrad-Berlin przez Gdańsk i Elbląg. Jak ta sprawa wygląda? Czy ona w tej perspektywie będzie właśnie realizowana? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Jeżeli państwo pozwolicie, to ja się zgłosiłem jako ostatni. Po mnie nikt się nie zgłosił, tak, że lista jest zamknięta. Dla mnie najistotniejsza część wypowiedzi pani minister dotyczyła tak zwanych uniwersalnych parametrów, które powodują, że wybiera się ten czy inny szlak komunikacyjny i on znajduje się oczywiście w tej propozycji, którą tutaj otrzymaliśmy w tej części, która jest finansowana, czy może być sfinansowana z funduszu „Łącząc Europę". Mnie też to właśnie interesuje, z jakimi propozycjami polski rząd wystąpił do Komisji Europejskiej o wpisanie poszczególnych ciągów komunikacyjnych w ten Fundusz. Jeżeli to jest możliwe, to chciałbym poznać pełną listę wystąpienia polskiego rządu. Mamy pewną propozycję tutaj, którą otrzymaliśmy, państwo też – każdy dostał na skrzynkę tę informację. Tam jest to opisane, jakie szlaki komunikacyjne kolejowe czy też drogowe, są zakładane do sfinansowania z tego funduszu, który tam po części powstaje z polskiej części, która miała być przeznaczona na fundusz spójności, w części jakiejś tam. Ale generalnie te parametry również, które będą powodować, że te, a nie inne drogi będą później finansowane również z obecnego funduszu, który nazywamy Infrastruktura i Środowisko, bo tutaj też państwo nie pokazujecie, czy to akurat będzie podobnie. Pewnie nie, ale też wydaje mi się, że nasza Komisja powinna się skupić właśnie na tych parametrach, tych uniwersalnych, i stwierdzić, że to, co jest przyjęte jako podstawa do wyboru poszczególnych szlaków komunikacyjnych, jest uniwersalne i jest zgodne z interesem państwa naszego oczywiście i jest obiektywne, jak tutaj pan przewodniczący Piechociński mi podpowiada. O to chodzi. Prosiłbym, żeby na tym następnym spotkaniu taki materiał został nam przedstawiony.

Na poprzedniej Komisji mieliśmy dyskusję o prawie telekomunikacyjnym, gdzie określa się tam wartości, które powinny być opłacane przez użytkowników za poszczególne częstotliwości. I też dyskusja dotyczy tego, czy przyjęty algorytm będzie stały, stabilny, obiektywny i oczywiście nie będzie powodował takiej sytuacji, że UKE czy też ministerstwo w tym wypadku Administracji i Cyfryzacji będzie miało instrument do tego, żeby karać określone stacje, które będą nam nie odpowiadać, bo takie argumenty się tu poka-

zały. Więc, żeby tak nie było, to muszą być to obiektywne wartości. To nas powinno interesować na Komisji w sposób szczególny, bo oczywiście każdy ma tam swoje interesy, bo tak, jak tu pani poseł Paluch powiedziała, każdy jest z jakiegoś okręgu i każdy może o tych inwestycjach swoich oczywiście mówić, ale my też jesteśmy w stanie pewne rzeczy zrozumieć, jeżeli faktycznie dostajemy materiał, który jest naprawdę obiektywny.

Mamy problem tu na Komisji Infrastruktury, że – to jest zarzut do nas kierowany, do posłów, o czym tu moja koleżanka pani poseł i inni koledzy też mówili, zarzut taki – Komisja w taki sposób pracuje, że też nie zmusza rządu do tego, że tworzone programy czy też instrumenty nie tworzą wrażenia pewnej przewidywalności polskiego rynku na przyszłość. I to jest podstawowy zarzut kierowany do nas. To oczywiście nie dotyczy tylko tego planowania, bo to dotyczy również ustawy o zamówieniach publicznych wielu, wielu innych historii czy też funkcjonowania KFD, czy Krajowego Funduszu Kolejowego. To jest szerszy problem. Część moich koleżanek i kolegów o tym mówiła. I teraz też, jeżeli wchodzimy w nową perspektywę, to powiem szczerze, Komisja chyba będzie bardziej, znaczy, nie chyba, tylko będzie bardziej wymagająca, jeżeli chodzi o te kwestie w stosunku do resortu czy też do rządu. W zasadzie też nie mamy wyjścia, bo te zarzuty są za częste i musimy naprawdę się tym solidnie zająć. I teraz też z tej informacji powinno wyraźnie wynikać to, że tworzymy coś, co jest przewidywalne dla rynku. Bo oczywiście możemy rozmawiać, dyskutować, mówić te okrągłe sformułowania, to, co jest charakterystyczne dla dyskusji o programach europejskich, ale przychodzi taki czas, że w zasadzie te konkrety powinny być wyraźnie pokazane. Ani państwo nie macie wyjścia i my też, jako posłowie, nie mamy wyjścia. Tego od nas się oczekuje.

Następny mój taki wniosek – wiem, że to nie jest łatwe dlatego, że oprócz tej informacji, którą nam tu pani minister pokazała, nie mamy tej następnej informacji, czyli deklaracji ministra transportu dotyczącej wyboru jak gdyby konkretnych szlaków komunikacyjnych, które będą finansowane z programu, który jest zależny już od decyzji ministra transportu. Tego też nie mamy. Dobrze by było to nałożyć na tę informację i poza tym podobnie tutaj, jak mówiła pani poseł Paluch i pan poseł Żmijan, żebyśmy mieli pewność, że te wszystkie kryteria są jasne i czytelne i obiektywne, to nie da się uciec od informacji dotyczącej Polski Wschodniej. Jak popatrzymy nawet na tę informację, którą uzyskaliśmy od pani minister, inwestycje, które mogą być finansowane, czy szlaki komunikacyjne, które mogą być finansowane z Funduszu „Łącząc Europę", to jest oczywiście zachód Polski – tam jest to opisane dokładnie – i to jest oczywiście centrum Polski, czyli wzdłuż szlaku A1, czy też linii kolejowej E65 oczywiście są następne inwestycje. Dalej, na wschód, nic nie ma.

Jeżeli tak, jak tutaj wcześniej w naszej dyskusji w sprawach prezydium powiedział pan przewodniczący Tchórzewski, jeżeli tylko i wyłącznie tym parametrem na przykład będzie natężenie ruchu na poszczególnych szlakach drogowych, to my nigdy nie stworzymy takiego scenariusza, w którym będziemy nadrabiać zaległości w tych częściach Polski, które są opóźnione, bo nie będzie żadnego kryterium, które będzie powodować, że tę drogę będziemy budować. Po prostu, nie będzie tam budowanych dróg, bo wiadomo, że tam, gdzie nie ma drogi, nie ma natężenia. Więc to nie jest jasne i czytelne kryterium. Też mogę powiedzieć, żeby nie być gorszym od moich kolegów, że na przykład, wymienię tu na przykład taką drogę S19. Skoro jej nie ma, to tego natężenia tam nigdy nie zmierzymy. Taka jest prawda.

Więc ja bym prosił panią minister o nieodnoszenie się do tych szczegółowych zapytań, które myśmy tutaj dzisiaj kierowali, tylko bardziej ogólnie, dlatego, że … I prosiłbym o też określenie czasu, który jest wam potrzebny do tego, żeby przygotować taki materiał, żebyśmy mogli naprawdę o tym sobie już dokładnie podyskutować, żeby tu wszyscy byli zadowoleni, że dostali coś, co jest warte uwagi i szerszej dyskusji. Ile potrzebujecie też czasu, żebyśmy później się tutaj w Prezydium nie szarpali. Koledzy będą już chcieli: „dobra, już róbmy tę Komisję za dwa tygodnie". Też tego bym nie chciał, bo po co? Przecież możemy określić taki termin, który będzie dla was do przyjęcia. Proszę.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Bardzo dziękuję za tą ostatnią wypowiedź, ponieważ wydaje mi się, że niektórzy posłowie, że państwo nie do końca – nie chciałabym nikogo posądzać o złą wolę – ale myślę, że chyba nie słuchaliście państwo tego, co mówię. Takie odnoszę czasami wrażenie, biorąc pod uwagę to, co usłyszałam. Niemniej jednak, dziękuję panu przewodniczącemu za wypowiedź, ponieważ to jest najważniejsze, co musimy zrobić wspólnie, i dlatego też deklaruję ze swojej strony, że jeżeli będziemy mieli zatwierdzone kryteria wewnątrz resortu – ponieważ nad nimi trwają obecnie dyskusje – to podzielimy się z państwem, żeby je jeszcze ulepszyć ewentualnie te kryteria i uzyskać od państwa opinie w ich sprawie.

Ponieważ tak, jak wspomniałam na początku, 280.000.000 tys. zł to są potrzeby nakładów już dzisiaj na całą infrastrukturę w transporcie i nie będziemy mieli takich środków, trzeba otwarcie przyznać, że jedne inwestycje z drugimi, porównując je z innymi inwestycjami, mają inne wskaźniki ekonomiczne, potrzeb społecznych. I to byśmy chcieli wziąć pod uwagę, kreując taką listę priorytetów do finansowania nie tylko ze środków unijnych ale w ogóle, ponieważ tak, jak już tu padła wypowiedź pana posła Lamczyka, na przykład dokończenie A1 jest bardzo wątpliwe, jeżeli chodzi o uzyskanie środków unijnych. W tym momencie rozważamy te warianty finansowania tego odcinka drogi. Nie jest podjęta decyzja, z jakich środków będzie finansowana. Jeżeli się okaże, że luka finansowa jest za niska, to oczywiście ten projekt finansowania nie uzyska, ale nie ulega wątpliwości, żeby dokończyć krzyż autostrad, czyli tę podstawową sieć w Polsce, ten odcinek A1 powinien być dokończony. Więc nie jest tak, że projekty nie posiadają dokumentacji. Mamy szereg dokumentacji zrobionej zarówno w projektach drogowych jak i w projektach kolejowych, tylko teraz zrobiliśmy inwentaryzację, czyli spisaliśmy sobie, co jest na półce. Nie wszystko, nie całość tej dokumentacji jest użyteczna. Nie chcielibyśmy robić takich projektów, do których mamy dokumentację, bo robimy to teraz niestety w POIŚ: „Mamy pieniądze, mamy dokumentację – róbmy, żeby wykorzystać te środki". Tego nie możemy zrobić. To jest właśnie efekt tego, że nie było dobrze przygotowanych projektów. Nie było dostosowanego prawa polskiego w zakresie prawa zamówień publicznych, prawa ochrony środowiska i taki poślizg mieliśmy. Tych doświadczeń nie chcemy powtórzyć. Niemniej jednak taki dokument implementacyjny, który będzie określał priorytetyzację wszystkich inwestycji w zakresie transportu, z każdej gałęzi: nie będą pierwsze drogi (nie będą pierwsze linie kolejowe – będzie to poprzeplatane z uwzględnieniem potrzeb gospodarki)… Druga rzecz, możliwości finansowych budżetu państwa czy funduszy finansujących te projekty, bo nie będzie tak – i nie możemy dopuścić do tego, o czym mówił pan poseł Tchórzewski powiedział, że rynek nagle został sperturbowany poprzez właśnie ogłoszenie przetargów w jednym czasie. W kryteriach, które będą jak najbardziej – to jest nasz priorytet – obiektywne. Infrastruktura jest ponad podziałami i nie ważne, czy ktoś jest z jednej partii czy z drugiej partii, czy rządzący są z tej czy z tamtej, to pewne kryteria obiektywne są i chcemy je tak opisać i tak je przedstawić, żeby nie było dyskusji czy to na forum Komisji, czy Parlamentu, czy w gazetach, czy w innych środkach przekazu, że ta droga czy inna jest ważniejsza. Będą kryteria obiektywne. Natężenie ruchu jest jednym z kryteriów. Ono oczywiście zaciemnia obraz potrzeb gospodarki kraju, więc oczywiście nie jest to kryterium … To będzie wybór oparty o wielokryterialną analizę. Każde z tych kryteriów będzie miało uzasadnienie.

Tak widzimy rozwój polskiej infrastruktury transportowej, współfinansowanej ze środków unijnych, bo to jest jeden z elementów finansowania tej infrastruktury, nie zapominajmy. Uważam, że należy odbyć szczerą i otwartą dyskusję o tym rzeczywiście, co wynika z prognoz rozwoju naszego kraju, co jest nam potrzebne już, gdzie widzimy, że potencjał jest niewykorzystywany właśnie przez brak dobrej infrastruktury transportowej. Myślę, że to wszystko, co powiedziałam przed chwilą, leży u podstaw wypowiedzi państwa posłów. Nie mniej jednak ewidentnie widać brak komunikacji, więc bardzo dziękuję, że państwo zdecydowaliście się przełożyć tę informację. Planujemy do końca października zatwierdzić kryteria wyboru projektów. One będą poddane publicznej dyskusji. Na podstawie tych kryteriów, biorąc pod uwagę wszystko, co jest nam potrzebne do zrealizowania tych projektów, również kondycję finansową wszystkich instrumentów

finansujących te inwestycje, stopień przygotowania tych projektów. Mamy pewną strategię. Myślę, że ona odpowiada na to wszystko, o czym mówili panowie przewodniczący, tylko jak byśmy trochę mniej emocji wkładali w te słowa, to chyba doszlibyśmy do tej komunikacji na koniec.

Jeżeli chodzi o termin, to myślę, że panie przewodniczący, szanowni państwo, koniec października – początek listopada moglibyśmy taką Komisję kontynuować. Wtedy byście państwo zobaczyli, czy te kryteria przez nas przygotowane są obiektywne, czy one mają uzasadnienie. Odbylibyśmy taką dyskusję, ponieważ nie chciałabym tutaj wypowiadać się na temat dzisiaj poszczególnych inwestycji. One będą sklasyfikowane właśnie w oparciu o te obiektywne kryteria. Wtedy, myślę, że ta dyskusja się odbędzie. To jest priorytetem naszego ministerstwa, żeby wreszcie mieć, uzyskać taką sieć infrastruktury transportowej w różnych gałęziach, aby wspierała gospodarkę, wspierała regiony, które mają niewykorzystany potencjał. I zrealizować oczywiście tak, jak wspomniałam, i to trzeba mieć też na uwadze, że środki unijne to jest jeden z elementów finansowania infrastruktury i jeden z elementów, które musimy wziąć pod uwagę.

Tylko dodam gwoli informacji, w CEF mamy na transport 31.000.000 tys. zł, euro, przepraszam. Reszta środków z 50.000.000 tys. euro będzie przeznaczona na projekty telekomunikacyjne i energetyczne, więc nijak nie wychodzi nam 7.000.000 tys., które moglibyśmy uzyskać z CEF, a mimo wszystko te 3.300.000 tys., o których wspomniałam.

Natomiast w tym momencie też chciałabym powiedzieć o tym, co… Ten dokument implementacyjny, czyli lista priorytetowych inwestycji, będzie też usystematyzowany w latach. I to będzie informacja dla rynku, w jakich latach, jakie przetargi będą realizowane, bo nie chcemy powtórki z sytuacji, którą mamy dzisiaj. Myślę, że to wszystko, o czym rozmawiamy, jest w naszych planach i jest to w naszych zamierzeniach. Jest to na etapie tak, jak jest to w tym materiale pokazane, jest to na etapie uzgodnień, ponieważ jesteśmy z jednej strony w takim okresie, gdzie rzeczywiście czas nas goni, a z drugiej strony te dyskusje się ciągle toczą. Musimy też dostosowywać swoje prace do tego, co trwa na forum Unii Europejskiej i musimy zwracać uwagę na pewne tendencje, bo widzimy, jak to wygląda. Mamy pewną wizję, jak to powinno wyglądać, tylko ubrać to w odpowiednie słowa i odpowiednią formę postanowiliśmy do końca, do połowy 2013 r., jak to jest tutaj w tym materiale wpisane.

Nie uważam tego za czas stracony, jak to ktoś z państwa powiedział. Jest to dobry czas, żeby właśnie wyjaśnić, co leży w zamierzeniach strony rządowej i, myślę, że razem dojdziemy do porozumienia. Tylko wspólną pracą bez żadnych prztyczków, bo można tak się wymieniać do końca, ale nie ma sensu. Infrastruktura nie może mieć emocji i kolorów. Tak, że dziękuję, deklaruję ze swojej strony, że koniec października – początek listopada przedstawimy przygotowane przez kryteria wyboru projektów i wstępną listę inwestycji, które chcielibyśmy w oparciu o tę listę finansować. Tak, jak powiedziałam, inwentaryzacja dokumentacji jest dokonana. Nie oznacza to, że projekt, który będzie w 2014 r. gotowy do realizacji, nie ma dzisiaj dokumentów. Te dokumenty są. Teraz przyglądamy się jakości tych dokumentów. I druga sprawa, kryteria obiektywne pozwolą nam powiedzieć, czy ten projekt powinien iść w pierwszej kolejności, bo ma dokumentację, czy powinien iść w kolejności późniejszej, ponieważ z punktu widzenia tego wszystkiego, co jest potrzebne w gospodarce, ma mniejsze znaczenie. Myślę, że tutaj spełni to dążenie do jak największej przejrzystości, żeby nie musieć rozmawiać o tym, że jakiś kawałek drogi jest ważniejszy od innego, czy jakiś kawałek linii kolejowej jest ważniejszy od drugiego, bo tak możemy zawsze rozmawiać, a to nie ma sensu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Żebyśmy się dobrze rozumieli, pani minister. Jaka jest moja intencja i też prosiłbym moje koleżanki i kolegów o chwilę uwagi. To jest tak. Komisja Infrastruktury chce uczestniczyć w całym procesie dochodzenia do tego finału, czyli podjęcia decyzji. I chcemy uczestniczyć jako partner oczywiście zapisany konstytucyjnie, bo jesteśmy organem, który funkcjonuje w imieniu też Sejmu w tej tematyce, którą się oczywiście zajmujemy. Dlatego tak, to nie o to chodzi, żebyśmy … Akurat w tym temacie, powiem tak prosto, nie chcemy odwalać żadnej Komisji, czyli zaliczymy i pójdziemy, bo to jest zbyt poważna sprawa. Dla-

tego też, jeżeli pani minister mówi w ten sposób, że kryteria mogą być gotowe na przełomie października i listopada, a ja rozumiem, że bez szczegółowej jakiejś tam listy, która wynika z tych kryteriów, to my … Mam taką propozycję, że na Prezydium Komisji, bo to jest dla nas bardzo istotne, określimy sobie oczekiwania, jakie chcielibyśmy, żeby w tych dokumentach były zawarte i które pani nam będzie przedstawiać. I niekoniecznie musi to być jedna Komisja poświęcona tej tematyce, bo uważam, że nawet z tej wypowiedzi pani wynika wyraźnie, że nie jesteście w stanie przedstawić nam takiego materiału, jak my chcemy, w listopadzie. Nie jesteście w stanie. Dlatego musimy to sobie tak ułożyć, żeby później nie było tak, że jesteśmy zaskoczeni reakcją posłów, że rząd jest zaskoczony naszą reakcją, że jednak nie do końca nam się coś podoba. To jest moja propozycja również do wszystkich koleżanek i kolegów, żeby była taka akceptacja, że Prezydium szczegółowo to określi, jakiego materiału oczekuje i w jakim czasie od pani minister. Będziemy wtedy mieć kilka jeszcze spotkań i posiedzeń na przestrzeni kilku miesięcy najbliższych i po prostu ten temat wyczerpiemy i będziemy mieć satysfakcję, że zrobiliśmy coś dobrego. O to mi chodzi. Proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Pani minister, otóż sytuacja jest taka, że jeżeli … Bo pani mówi o kryteriach i tak dalej. To są kryteria, które sami dla siebie ustalacie, bo my mówimy o inwestycjach, które są realizowane przez rząd za pośrednictwem agencji czy PKP PLK, jakby skrótem mówię. A więc są to kryteria dla samych siebie. W związku z tym, w grę wchodzi coś takiego, co jest z punktu widzenia praktycznego, a mam parę lat za sobą, jeśli najpóźniej do końca tego roku nie ogłosicie listy projektów, które mają mieć rozpoczętą realizację w 2014 r., to 2014 r. będzie pusty. A jeżeli do końca roku chcecie kryteria przygotowywać i potem jeszcze pół roku czy ileś tam zbierać projekty na podstawie tych kryteriów, to to jest kwestia jakiejś fikcji. Tu nie ma zbierania od nikogo projektów. To jest kwestia zamykania linii, ciągów i realizacji pewnej polityki państwa. To wszystko się zamyka wewnętrznie w ramach resortu – dwóch instytucji: agencji plus PLK, które realizują politykę resortu. W związku z tym rozstrzygnięcie na tę jedną siódmą, której realizacja ma być rozpoczęta w 2014 r., musi nastąpić już. Z punktu widzenia praktycznego, jeżeli zrobi pani poślizg w tej dziedzinie i nie będzie to w tym roku zrobione, to pani nas informuje jako posłów, że już w 2014 r. nie będzie realizacji środków z tej perspektywy. A więc w realizacji pakietu dużych robót drogowych, czyli sporych przerobów, w 2014 r. polskie firmy nie będą miały żadnego frontu robót. To powiedzmy im to już teraz jasno i niech szukają za granicą roboty. Bo praktyczna prawda jest taka: jeżeli nie ogłosimy i nie rozpoczniemy twardego przygotowywania, to sam 2013 r., jeden rok na przygotowanie, żeby poszły przetargi na wiosnę czy na początku 2014 r., to jest strasznie mało czasu z punktu widzenia praktycznego. Strasznie mało czasu! Z nowej perspektywy. Jeżeli mówimy, że tylko kryteria, to znów zaczynamy od tego samego, że w pierwszym roku nowej perspektywy nie będzie żadnego wykonawstwa, a może i w drugim roku. Cały czas mówimy, że, mając te doświadczenia, tak nie powinno być. To powiedzcie, jak wy to chcecie zrobić, żeby były przetargi ogłoszone na początek 2014 r? Jak to chcecie praktycznie zrobić? Musimy to usłyszeć już, jeżeli chcecie, żebyśmy was nie dociskali, nie krytykowali, nie robili konferencji prasowych i tak dalej. Bo tego nie możemy przepuścić, pani minister. Ta realizacja musi się rozpocząć w 2014 r. Te stare błędy powinniśmy ...

Podsekretarz stanu w MTBiGM Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Panie pośle, oczywiście zgadzam się. Przepraszam, że przerywam, ale oczywiście wszystko to, co chcemy zrobić, będzie rozłożone w latach z uwzględnieniem również kończenia inwestycji POIŚ, które będą kończone do 2015 r. Więc nie będzie tak, że w 2014 r. otworzymy taki wielki front robót, które będą finansowane ze środków unijnych 2014-2020, ponieważ nas – budżetu, ani rynku wykonawców, na to nie stać. Niemniej jednak po uwzględnieniu zaangażowania firm na rynku też będziemy musieli ogłosić te przetargi w takim czasie, kiedy skończą jedną robotę i wejdą na drugą, a nie żeby było tak, jak teraz, że siedem kontraktów i jeden odpuszczony albo dwa odpuszczone, albo na połowie się nic nie dzieje. Do tego nie możemy dopuścić, dlatego lista priorytetów ze źródłami finansowania i latami realizacji to jest nasz podstawowy obowiązek. To

musimy zrobić, żeby nie dopuścić do błędów, których mamy dzisiaj skutki – tego, że nie było dokumentacji. Nie jest prawdą, że nie ma dokumentacji. Jeszcze raz powtarzam, że inwentaryzacja dokumentacji jest zrobiona. Lepsza lub gorsza, jest. Prawo zamówień publicznych do końca roku na forum Komisji Europejskiej ma być zmienione z ujęciem kryteriów podmiotowych – to, o co się ubiegamy, czyli żeby nie było firm z teczką. To jest bardzo ważna zmiana. Do tego w tym procesie uczestniczymy z Urzędem Zamówień Publicznych, żeby się do tego przygotować jak najbardziej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Słuchajcie, mieliśmy kończyć, ale nie jest to łatwe.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Pani minister! W tej dziedzinie pani rzeczywiście odpowiedziała, że w 2014 r. rzeczywiście nie będzie przetargów, ale weźmy pod uwagę …

Podsekretarz stanu w MTBiGM Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Nie, nieprawda, tylko całego frontu robót, panie przewodniczący! Chciałam powiedzieć to, że musimy poukładać sensownie i logicznie. Dziękuję.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Już w 2014 r. będzie się front robót zwijał, ale jeżeli wiemy, że w 2015 r. mogą być już tylko rozliczenia. To jest kwestia taka. Praktyka realizacja zadań unijnych. Poczynając od drobnych samorządowych kończąc na innych, to tak wygląda. W innym przypadku …

Podsekretarz stanu w MTBiGM Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Ostatnią fakturę, panie przewodniczący, można zapłacić 31 grudnia 2015 r.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Zapłacić?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Zapłacić, tak.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Zapłacić, zgadza się, tylko trzeba jeszcze odpowiednio rozliczyć. Pół roku trwa system odbiorów, rozliczenia i tak dalej do momentu, kiedy trzeba złożyć fakturę. To jest taka prawda. Niech pan dyrektor tutaj potwierdzi. Pół roku trwa, żeby rozliczyć, żeby można było złożyć fakturę. Więc jeżeli najpóźniej koło połowy 2014 r. nie będą ogłoszone przetargi, to w 2015 r. nie będzie realizacji, będą pełne przestoje. Końcówka jakaś tam będzie robiona. Spójrzmy na praktykę techniczną i z takiego punktu widzenia niech się pani nie dziwi, że obserwując szereg robót inwestycyjnych w różnych w pewnym sensie pracując w firmach, uczestnicząc, ta praktyka wskazuje na jedno, że musicie się jednak zdecydować, żeby te przetargi w 2014 r. ogłosić. A jeżeli …

Podsekretarz stanu w MTBiGM Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

One mogą być ogłoszone w 2013 r., żeby roboty zaczęły się w 2014 r. Myślę, że mamy taką samą intencję …

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pani minister, ta dyskusja póki co wskazuje, że pole do rozmów jest pomiędzy ministrem tego rządu a opozycją. Myślę, gdyby w międzyczasie jeszcze nie znalazła się jakaś … Krzysztof! Gdyby w międzyczasie jeszcze znalazła się jakaś kawa, myślę, że jeszcze szybciej byś to wyjaśnił. Słuchajcie, kończymy! Wiemy, czego chcemy i wystarczy na dziś. Do widzenia.